



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 259]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 26, 2001/आश्विन 4, 1923

No. 259]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 26, 2001/ASVINA 4, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 26 सितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/29/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास में जेडी-1 बर्थ की लाइसेंसिंग से संबंधित मै. टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/29/2001-सीएचपीटी

मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी

आवेदक

बनाम

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

प्रत्यर्थी

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30 वें दिन पारित)

यह मामला 13 जुलाई, 1998 से 20 वर्ष की अवधि के लिए पारगमन शेड और इसके पीछे वाले (बैक-अप) क्षेत्र सहित जेडी-1 बर्थ की लाइसेंसिंग के लिए मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी द्वारा उनके और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के बीच हुए करार से संबंधित कुछ मुद्दों के बारे में दिए गए अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं:-

- (i) उनके और सीएचपीटी के बीच हुए करार के अंतर्गत उन्हें 13 जुलाई, 1998 से 20 वर्ष की अवधि के लिए पारगमन शेड (जेडी 1 शेड) और इसके पीछे वाले (बैक-अप) क्षेत्र सहित जेडी 1 बर्थ पट्टे पर आबंटित किया गया था।

- (ii) करार के अनुच्छेद III के खंड (च) के अधीन, जो बर्थ आरक्षण प्रभारों पर कार्यवाही से संबंधित है, सीएचपीटी ने उन्हें एक दिन के औसत बर्थ किराया प्रभारों के समतुल्य बर्थ आरक्षण प्रभार अथवा जलयान के बर्थ में कुल ठहराव के बर्थ किराया प्रभारों का 25%, जो भी अधिक हो, अदा करने का निदेश दिया है।
- (iii) ये प्रभार प्रत्येक वर्ष के प्रारंभ होने से पहले अग्रिम रूप में देय होंगे।
- (iv) करार के अनुसार, बर्थ किराया प्रभारों के 25% की दर से बर्थ आरक्षण प्रभार परिकलित किए गए थे और राशि प्रचालन के प्रथम वर्ष के लिए भेज दी गई थी। परंतु सीएचपीटी ने प्रचालन के दूसरे और तीसरे वर्ष के लिए, एमओएसटी से प्राप्त सूचना के अनुसार बर्थ आरक्षण प्रभार के रूप में बर्थ किराया प्रभारों का 50% भेजना की मांग की थी। यह उनके द्वारा सीएचपीटी के साथ किए गए करार की शर्त के प्रतिकूल है।
- (v) टीएमपी ने अपने 22 मार्च, 2000 के आदेश में कहा था कि एमओएसटी से प्राप्त सूचना के होते हुए भी बर्थ आरक्षण प्रभार बर्थ किराया प्रभारों का केवल 25% ही वसूल किया जाएगा।
- (vi) निजी पक्षों को बर्थ लाइसेंस निविदा प्रक्रिया के माध्यम से दिया गया था। निविदा दस्तावेज में बर्थ आरक्षण प्रभारों के भुगतान के बारे में उल्लेख नहीं है। निविदा दस्तावेजों में केवल मात्रा यचनबद्धता और लाइसेंस शुल्क के भुगतान का उल्लेख था।
- (vii) सीएचपीटी को बर्थ किराया प्रभारों का केवल 25% वसूल करने का निदेश दिया जाए, जैसा प्रथम वर्ष के प्रचालन में किया गया था। टीएमपी को भी बृहत प्रश्न की जाँच करनी चाहिए कि निविदा शर्तों में बर्थ आरक्षण प्रभारों के बारे में कुछ भी उल्लेख न होने पर, बर्थ आरक्षण प्रभार स्वतः देय है अथवा नहीं।
- (viii) सीएचपीटी ने दरो के मान के अनुसार देय लाइसेंस शुल्क पर कार्गो के भंडारण और प्रहस्तन के लिए पीछे के बैक अप क्षेत्र सहित जेडी। पारगमन शेड भी दिया था। परंतु जेडी। शड और बैक अप क्षेत्र के लिए किराए के रूप में वसूल की गई दरो निम्नलिखित दरो के मान में निर्धारित दरो से अधिक है :-

क्र.सं.	स्थान	क्षेत्र (वर्ग मीटर में)	किराया प्रभार	
			करार के अनुसार	दरों के मान के अनुसार
1.	ऐरब्रेस्टॉरा सीमेट की चादर की छत वाला शेड क्षेत्र	3602	60 रुपए प्रति वर्गमीटर	30 रुपए प्रति वर्ग मीटर
2.	ऐस्बेस्टॉस सीमेट की चादर की छत वाला प्लेटफॉर्म	506	30 रुपए प्रति वर्ग मीटर	20 रुपए प्रति वर्ग मीटर

- (ix) वसूल किया जा रहा किराया दरो के मान (1992 संस्करण) में उल्लिखित किराये से अधिक है। कई अभ्यावेदन दिए जाने पर बावजूद अधिक प्रभार में संशोधन नहीं किए गए।
- (x) लाइसेंस करार (करार का अनुच्छेद III खंड 1) के अनुसार सीएचपीटी द्वारा निर्धारित आधार के अनुसार 3 वर्ष में लाइसेंस शुल्क पुनः निर्धारित किया जाएगा और इससे हर वर्ष संयुक्त रूप से 5% की दर से होने वाली वृद्धि को वहन करना पड़ेगा।
- (xi) सीएचपीटी को अपनी दरों के मान के अनुसार पट्टा किराया वसूलने और उसके द्वारा अब तक वसूल किए गए अधिक धन को वापस करने का निदेश दिया जाए।

3. मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी का अभ्यावेदन सीएचपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं की सभी संबद्ध प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) निविदा दस्तावेजों के अनुसार, बर्थ आरक्षण प्रभारों के भुगतान का उल्लेख नहीं किया गया है। टीएमपी को विचार करना होगा कि बर्थ आरक्षण प्रभारों का 25% जारी रखा जाए अथवा नहीं।

- (ii) मंत्रालय की सलाह के अनुसार दूसरे और तीसरे वर्ष से बर्थ आरक्षण प्रमारों का 50% वसूल करना आदेश में शामिल नहीं है।
- (iii) निविदा शर्तों और करार दोनों में यह उल्लेख किया गया है कि किराया प्रभार केवल दरों के मान के अनुसार ही देय होंगे। पत्तन न्यास को केवल दरों के मान के अनुसार वसूली करने के लिए सलाह देने के बारे में टीएएमपी को विचार करना चाहिए।

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए)

- (i) सीएचपीटी केवल करार के अनुसार प्रभार वसूल कर सकता है और उसे करार के दायरे से आगे नहीं बढ़ना चाहिए।
- (ii) वृद्धि संबंधी कोई खंड न होने से बर्थ किराया प्रमारों का 50% वसूल करना सही नहीं है।
- (iii) बर्थ आरक्षण प्रमारों के भुगतान के संबंध में करार करने से पूर्व इस बारे में बताया जाना चाहिए था। करार करने के बाद भिन्न आधार पर मॉग करना सही नहीं होगा। निविदा दस्तावेज और करार के बीच के अन्तर के बारे में करार को अंतिम रूप देने से पहले बताया जाना चाहिए था।
- (iv) जब करार पर हस्ताक्षर किए गए थे तब दरों के मान का 1992 संस्करण पूरी तरह प्रचलन में था। करार पर हस्ताक्षर करने के बाद अब दरों के मान पर निर्भर होना सही नहीं है। करार करने से पूर्व बैंक-अप क्षेत्र की दरों को अंतिम रूप दिया जाना चाहिए था।

4. सीएचपीटी ने सूचित किया कि यह निम्नलिखित कारणों से सीएचपीटी में जेडी I और जेडी V बर्थ की लाइसेंसिंग पर संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं हो सकेगा :-

- (i) बर्थ आरक्षण प्रमारों को सरकार के 1-4-99 के पत्र सं. पीटी-11033/7/95-पीटी द्वारा प्रेषित निदेशों के अनुसार 25% से बढ़ाकर 50% किया गया है।

सरकार ने अपने 15 फरवरी, 2001 के पत्र द्वारा स्पष्ट किया है कि अपेक्षित बर्थ आरक्षण प्रभार 8 मार्च, 1995 से केवल 50% की दर से वसूल किए जाएं और निर्देश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से जारी किए गए थे और उस समय टीएएमपी का गठन भी नहीं हुआ था। टीएएमपी को सरकार के आदेश को रद्द करने का कोई प्राधिकार नहीं है।

- (ii) भंडारण क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क सरकार के मार्गदर्शी सिद्धांतों और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 (3) की शर्तों के अनुसार निर्धारित किया गया है।
- (iii) सीएचपीटी के जेडी I और जेडी V बर्थ की लाइसेंसिंग एक करार द्वारा की गई थी और लाइसेंसधारियों - मै0 एसीटी इंडिया और मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी ने पूरी जाँच करने के पश्चात ही करार पर हस्ताक्षर किए थे। करार करने वाले पक्षों को करार पर हस्ताक्षर करने से पूर्व आपत्ति उठानी चाहिए। करार में विभिन्न खंडों, अनुच्छेदों और निर्वचनों के अनुसार यह करार बर्थ आरक्षण प्रमारों और भंडारण प्रमारों के लिए सभी प्रकार से सही है।

5. पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की प्रति सीएचपीटी और मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी को प्रति पुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी।

6. इस बात के मद्देनजर कि संलग्न मुद्दे वस्तुतः एक जैसे हैं, इस मामले को और मै0 एसीटी इंडिया द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन से संबंधित मामले पर एक साथ विचार करने के लिए चुना गया था और 9 मई, 2001 को सीएचपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई थी। अपने पूर्व सूचित निर्णय के विपरीत, सीएचपीटी ने भी संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित नियेदन किए गए थे :-

मै0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी

- (i) हम एसीटी इंडिया से पूर्णतः सहमत है।
- (ii) हम किसी विशेष बर्थ आरक्षण योजना के अधीन नहीं आते। कोई भी स्टीमर एजेंट बर्थ आरक्षित कराने के लिए 25% अदा कर सकता है। हम 20 वर्षीय लाइसेंसधारी हैं। हमारी किसी स्टीमर एजेंट से तुलना नहीं की जा सकती।
- (iii) करार में एक खंड में कहा गया है कि यदि वाणिज्यिक हित गंभीर रूप से प्रभावित होते हैं तो शर्तों को पुनः समायोजित करने के लिए दोनों पक्ष संयुक्त रूप से चर्चा कर सकते हैं। हम यह सुविधा चाहते हैं।
- (iv) भूमियों के वर्गीकरण के बारे में हमें भी ऐसी ही समस्या है। कृपया स्पष्ट करे और विवाद का समाधान करे।

मै0 एसीटी इंडिया

- (i) जहाँ तक बर्थ आरक्षण प्रभार (बीआरसी) का संबंध है, सीएचपीटी को करार का पालन करना चाहिए। वे 25% के स्थान पर 50% और उस पर भी पूर्वव्यापी प्रभाव से यसूल नहीं कर सकते।
- (ii) यदि बीआरसी में संशोधन किया जाता है तो हमें भुगतान करने के लिए कहा सकता है।
- (iii) इसमें संलग्न बड़ा मुद्दा यह है कि निविदा आमंत्रण की सूचना में बीआरसी का उल्लेख नहीं किया गया। करार निविदा सूचना के विरुद्ध नहीं हो सकता।
- (iv) टीएमपी बीआरसी निर्धारित कर सकता है। पूर्ववर्ती सरकारी आदेश टीएमपी के प्राधिकार को सीमित नहीं कर सकते।
- (v) हमें आबंटित की गई भूमि के वर्गीकरण में एक त्रुटि है। हम इसका प्रयोग भंडारण के लिए करते हैं, कार्यालय स्थान के लिए नहीं। सीएचपीटी को अधिसूचित दरों के संदर्भ में दर में संशोधन करना चाहिए।
- (vi) पूर्वव्यापी संशोधन के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। 25% से बढ़ाकर 50% करने से भारी वित्तीय बोझ पड़ेगा। हमें 50% वृद्धि के बारे में यदि जानकारी दी जाती तो संभवतः हम करार ही नहीं करते।
- (vii) करार में बीआरसी के बारे में विशेष उपबंध है। टीएमपी के आदेश के माध्यम के बिना बीआरसी में संशोधन करने के बारे में कोई खंड नहीं है।
- (viii) निविदा सूचना में कहा गया है कि सब कुछ दरों के मान के अनुसार होगा। सीएचपीटी आज कैसे कह सकता है कि कुछ विशेष दर लागू की गई थी।

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) बीआरसी करार में विशिष्ट उपबंध है। उस मुद्दे को दुबारा नहीं खोला जा सकता।
- (ii) 25% बीआरसी बढ़ाने के बारे में करार में भी एक उपबंध है। हमने पहले ही टीएमपी को एक प्रस्ताव भेज रखा है।
- (iii) बीआरसी बढ़ाकर 50% करने के बारे में वर्ष 1995 में जारी सरकारी आदेश हमें प्राप्त नहीं हुआ था। 1999 में जब हमें अनुस्मारक प्राप्त हुआ तब हमने कार्रवाई की। सरकारी निदेश के संदर्भ में हमने इसे पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया है, हालांकि तब तक टीएमपी अस्तित्व में आ चुका था।
- (iv) भूमि आबंटन की दर प्रत्येक करार में भिन्न-भिन्न है। संयुक्त रूप से सभी मामलों के लिए कोई भी अधिसूचित दर लागू नहीं की गई है।
- (v) यह जानबूझकर की गई पृथक व्यवस्था है। उन्होंने करार पर हस्ताक्षर किए। एक वर्ष बाद वह आपत्ति कर रहे हैं। इसकी इजाजत नहीं दी जाएगी।
- (vi) शिपिंग एजेंटों के लिए लघु अवधि की बीआर योजना है। मै0 एसीटी इंडिया/मै0 टी. अरुमई दुरई को बीआर सुविधा अधिक लम्बी अवधि के लिए दी गई है। दोनों को बराबर नहीं माना जा सकता।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) ये विधिक मुद्दे अधिक हैं। टीएमपी निर्णय करे।
- (ii) ये करार बर्थों के पूरे, नियमित उपयोग के लिए हैं। इस प्रकार की अचानक वृद्धियाँ ऐसी व्यवस्था को बढ़ावा नहीं देती। अन्यथा, आगे आने वाली जटिल परिस्थिति से निपटने के लिए मध्यस्थता करनी होगी।

7. आज ही प्राधिकरण ने 22 मार्च, 2000 के आदेश में बर्थ आरक्षण प्रभारों के बारे में की गई टिप्पणियों के संबंध में आदेश की समीक्षा के लिए सीएचपीटी द्वारा दायर याचिका से संबंधित मामले में एक आदेश पारित किया है। उस मामले में बर्थ आरक्षण प्रभार लागू बर्थ किराये के 25% पर स्थिर रखने और (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय के आदेश से इसे बढ़ाकर 50% करने की इजाजत दिए जाने के बारे में (22 मार्च, 2000, के आदेश में) की गई पूर्व टिप्पणी में उल्लिखित कारणों से संशोधन करने का निर्णय पहले ही ले लिया गया है। ऐसी स्थिति में, बर्थ आरक्षण प्रभारों आदि पर निर्णय लेने की इस प्राधिकरण की क्षमता के बारे में सीएचपीटी की दलीलों पर इस मामले के हिस्से के रूप में दुबारा विचार नहीं किया गया है।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में पहले दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) मै0 टी. अरुमई एण्ड कम्पनी के साथ बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत (जो 13 जुलाई, 1998 से प्रभावी है) 20 वर्षीय करार किया गया है।
- (ii) मै0 एसीटी इंडिया के मामले से विपरीत, मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी द्वारा हस्ताक्षरित विशेष करार में (बर्थ आरक्षण प्रभारों के अधीन) शामिल खंड में कहा गया है कि - "दरों में किसी भी संशोधन की स्थिति में, ऐसे संशोधन को कार्यान्वित करने की तारीख से अंतर की राशि की वसूली और वापसी की जाएगी।" ऐसी स्थिति में, इस मामले में सीएचपीटी के (अथवा सरकार के भी) किसी भी अनुवर्ती आदेश पर प्रचलित निविदा (अर्थात् करार) में विनिर्दिष्ट विशेष स्थिति का मै0 एसीटी इंडिया को प्राप्त लाभ याचिकाकर्ता (अर्थात् मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी) को नहीं मिलेगा।
- (iii) मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी ने संयुक्त सुनवाई में तर्क दिया कि बर्थ आरक्षण योजना युक्तिसंगत नहीं होगी, क्योंकि उसके मामले से संबंधित निविदा दस्तावेजों में इस योजना का कहीं उल्लेख नहीं किया गया था। यह तर्क तब स्वीकार किया जा सकता था जबकि उन्होंने बाद में ऐसा कोई करार नहीं किया होता, जिसमें विशेष रूप से बर्थ आरक्षण योजना का उल्लेख किया गया था। ऐसा करने पर अब उन्हें बर्थ आरक्षण योजना से नही बच सकते। उन्हें अब इस करार से बाध्य होना पड़ेगा। ऐसा न करने से जो अन्य पक्ष जो निविदा प्राप्त नहीं कर पाए वे निविदा दस्तावेजों में उल्लिखित व्यवस्थाओं में (आरोपित) परिवर्तन करने के बारे में शिकायत कर सकते हैं। चूंकि बर्थ आरक्षण योजना का आगामी संदर्भ केवल भुगतानों पर ही नहीं, अपितु प्रमाणित निष्पादन पर भी समान रूप से विचार-विमर्श करने और पूर्व अधिसूचित नियमों और शर्तों में कोई कमी नहीं करने पर आधारित अपरिवर्ती दीर्घकालिक व्यवस्था लागू करने के लिए आएगा, इसलिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से इस मुद्दे का संज्ञान नहीं लेना चाहता।
- (iv) याचिकाकर्ता ने पारगमन शेडों और उसके बैक-अप क्षेत्रों के लिए दरों के मान में अधिसूचित दरों से अधिक लाइसेंस शुल्क के बारे में भी अभ्यावेदन किया है। हालांकि यह दावा तथ्यात्मक दृष्टि से सही है, सीएचपीटी ने यह कहते हुए स्पष्ट किया है कि वह करार में विनिर्दिष्ट दरों का सर्वथा अनुसरण कर रहा है। करार में निहित अंतर्विरोध के कारण एचसीसी द्वारा संयुक्त सुनवाई में दिए गए सुझाव के अनुसार, इस मामले में अनुच्छेद-III के खंड (ज) (लाइसेंस और 'प्राधिकरण') में दिए गए इस कथन के कारण भ्रांति उत्पन्न हो गई है कि पारगमन शेड और इसका बैक-अप क्षेत्र "लाइसेंसधारी को अपने मिश्रित कार्यों के भंडारण और प्रहस्तन के लिए दरों के मान के अनुसार लागू लाइसेंस शुल्क पर प्रदान किया जाएगा।" यह सामान्य खंड (ज) खंड (ठ) का परस्पर-विरोधी है, जो पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के लिए विशिष्ट खंड है, जिसमें कहा गया है कि "लाइसेंस शुल्क ----- अनुसूची-I में संलग्न है, जिसका भुगतान लाइसेंसधारी द्वारा किया जाएगा और यह शुल्क ----- बर्थ के लिए प्रत्येक वर्ष शुरू होने से पूर्व अग्रिम रूप में देय होगा।" विधिक स्थिति यह होगी कि इस मामले में लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी दोनों विशिष्ट करार में शामिल निविदा की शर्तों से बंधे होंगे। प्रभावित पक्ष बर्थ आरक्षण योजना के मामले में यह चुनाव नहीं कर सकता कि चुनाव नहीं कर सकता, जहाँ उसे ठीक लगे यहाँ इस नियम का अनुसरण करे और जहाँ उसे ठीक न लगे वहाँ दरों के मान का अनुसरण करे। करारों के उपबंधों को लागू करना दोनों मुद्दों के मामले में संगत होगा। जब यह सच है कि करार के अनुच्छेद-III में सामान्य खंड (ज) (परिहार्य) भ्रांति उत्पन्न करता है तो 'पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र' से संबंधित विशिष्ट खंड (ठ) को अध्यारोही प्रभाव के रूप में देखना होगा। ऐसी स्थिति में, अभ्यावेदन का इस संबंध में कोई महत्व नहीं है।

- (v) संयुक्त सुनवाई में, आबंटित भूमि के वर्गीकरण में त्रुटि का संदर्भ दिया गया था; कार्गो भंडारण के लिए आबंटित भूमि को कार्यालय स्थान के लिए भूमि के रूप में माना लिया गया है। यह स्पष्ट रूप से तथ्यात्मक मामला है और किसी न्यायनिर्णयन के लिए कोई मुद्दा नहीं है। तदनुसार यह प्राधिकरण सीएचपीटी को तथ्यों के (अंतिम) निर्धारण के लिए क्षेत्र का निरीक्षण करने का सुझाव देता है।
- (vi) यहाँ याचिकाकर्ता ने उस खंड को लागू करने का अनुरोध किया है जिसमें वाणिज्यिक हितों के पूर्णतः प्रभावित होने पर संयुक्त चर्चा करके शर्तों का पुनः समायोजन करने का प्रावधान किया गया है। उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, इस प्रस्ताव का पूर्णतः अनुसरण करना आवश्यक नहीं होगा।
- (vii) हालांकि बंगाल टाइगर लाइन्स का मामला इन कार्यवाहियों के विवादास्पद घटकों में से नहीं है, फिर भी बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत उनके करार में इसका भी संदर्भ दिया गया था, और उनके संदर्भ में, सुझाव दिया गया कि पत्तन जिस प्रकार कम निष्पादन के लिए 'शास्तियों' लगाता है वैसे ही बेहतर निष्पादन के लिए उसे 'मात्रा छूट' अवश्य देनी चाहिए। चूंकि बर्थ आरक्षण योजना के सभी व्योरो की इन कार्यवाहियों में जाँच नहीं की जानी होती है, इसलिए यह प्राधिकरण इन व्योरो की जाँच नहीं करेगा। ऐसा तभी हो सकता है जब यह प्राधिकरण बर्थ आरक्षण योजना/बर्थ आरक्षण प्रभार को स्वतंत्र विचार-विमर्श के लिए लेने का निर्णय करे। परंतु उल्लेखनीय है कि इस मामले में 18 जून, 2001 को हुई संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी ने इस सुझाव पर सकारात्मक प्रत्युत्तर देते हुए कहा कि इस प्रोत्साहन को शुरू करने के लिए बर्थ आरक्षण योजना की समीक्षा की जा सकती है। इसलिए, कुछ समय के लिए यह निर्णय लिया गया है कि यह लाइनों पर छोड़ दिया जाए कि वे इस मुद्दे पर सीएचपीटी के साथ आगे की बातचीत करें।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है:-

- (i) बर्थ आरक्षण प्रभार की वृद्धि के विरुद्ध मै0 टी. अरुमई दुरई का अभ्यावेदन अस्वीकार किया जाता है।
- (ii) 'पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क' के अत्यधिक प्रभार के बारे में मै0 टी. अरुमई दुरई का अभ्यावेदन अस्वीकार किया जाता है।
- (iii) आबंटित भूमि के वर्गीकरण के बारे में विवाद के (अंतिम) समाधान के लिए सीएचपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह भंडारण क्षेत्र का निरीक्षण करे।
- (iv) सीएचपीटी को सुझाव दिया जाता है कि यह करार के अनुच्छेद-III के अंतर्गत खंड (ज) में उपर्युक्त संशोधन करके पूर्वोक्त खंड (घ) में प्रतीयमान विरोध (भ्रांति) को दूर करे ताकि भविष्य में इस विचित्र स्थिति का सामना न करना पड़े।

एस. सत्यम, अध्यक्ष
[विज्ञापन/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 26th September, 2001

No. TAMP/29/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of M/s. T. Arumai Durai and Co., relating to licensing of JD-I berth at the Chennai Port as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/29/2001-CHPT

M/s. T. Arumai Dural & Company

- - -

Applicant**Vs****The Chennai Port Trust (CHPT)**

- - -

Respondent**ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This case relating to a representation made by M/s. T. Arumai Dural & Co., about certain issues relating to an agreement entered into between them and the Chennai Port Trust (CHPT) for licensing of JD I berth along with transit shed and its back up area for a period of 20 years from 13 July 1998.

2. In their representation, M/s. T. Arumai Dural & Co., have given the following points:

- (i). JD I berth was allotted to them on lease under an agreement signed between them and the CHPT along with the transit shed (JD I shed) and its back up area for a period of 20 years from 13 July 1998.
- (ii). Under clause (f) of Article III of the Agreement which deals with berth reservation charges, the CHPT has directed to them to pay the berth reservation charges equivalent to one day's average berth hire charges or 25% of the berth hire charges of the vessel's total stay in the berth whichever is higher.
- (iii). These charges are payable in advance before commencement of each year.
- (iv). As per the agreement, the berth reservation charges @ 25% of the berth hire charges was calculated and the amount was remitted for the first year of operation. However, for the second and third year of the operation, the CHPT demanded remittance of 50% of the berth hire charges as berth reservation charges as per the communication received from the MOST. This is contrary to the agreement condition signed by them with the CHPT.
- (v). The TAMP vide its order dated 22 March 2000, stated that berth reservation charges would be levied only at 25% of berth hire charges notwithstanding the communication from the MOST.
- (vi). The licensing of berths to private parties was done through a tendering process. The tender document does not envisage payment of berth reservation charges. Only a throughput commitment and payment of license fee were mentioned in the tender documents.
- (vii). The CHPT may be directed to levy only 25% of the berth hire charges as was done in the first year operation. The TAMP may also examine the larger question whether the berth reservation charges itself is payable or not in view of the tender conditions not mentioned anything about the berth reservation charges.
- (viii). The CHPT has also given the JD I transit shed along with the back up area for storage and handling of the cargo at the license fee payable as per the Scale of

Rates. The rates charged as rental for the JD I shed and back up area are, however, more than the rates prescribed in the Scale of Rates as given below:

S. No.	Location	Area in sq. mtr.	Rental charges	
			As per the agreement	As per the Scale of Rates
1.	Shed area with AC sheet roofing	3602	Rs.60 per sq.mt.	Rs.30 per sq. mt.
2.	Platform with AC sheet roof	506	Rs.30 per sq. mt.	Rs.20 per sq. mt.

- (ix). The rental that is being charged is more than what has been stated in the Scale of Rates (1992 edition). In spite of various representations the over-charging has not been corrected so far.
- (x). As per the license agreement (Article III – Clause 1 of the agreement) the licence fee shall be refixed in 3 years as per the base fixed by the CHPT and the same shall bear an escalation @ 5% per annum compounded annually.
- (xi). The CHPT may be directed to levy lease rental as per its Scale of Rates and to refund the excess money collected by it so far.

3. The representation of M/s. T. Arumai Durai & Co. was forwarded the CHPT and all concerned representative bodies of Port users for comments. The comments received are summarised below:

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). As per the tender documents, payment of Berth Reservation charges has not been envisaged. The TAMP has to consider whether the 25% of berth reservation charges is to be continued.
- (ii). 50% of berth reservation charges recovered from second and third year as per the Ministry's advice is not in order.
- (iii). Both in the tender conditions and the Agreement, it is mentioned that the rental charges payable is only as per Scale of Rates. The TAMP may consider to advise the Port Trust to charge as per Scale of Rates only.

The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)

- (i). The CHPT can collect charges only as per the agreement and should not exceed beyond the scope of the agreement.
- (ii). In the absence of any escalation clause, it is incorrect to collect 50% of the berth hire charges.
- (iii). As regards payment of berth reservation charges, it should have been addressed before entering into an agreement. Having entered into an agreement, it would be incorrect to question the very basis. The deviation between the tender document and the agreement should have been questioned before finalising the agreement.
- (iv). When the Agreement was signed, the 1992 edition of Scale of Rates was very much in operation. Having signed the Agreement, it is incorrect to rely on the Scale of Rates now. Before entering the agreement, the rates for the back up area should have been finalised.

4. The CHPT intimated that it would not attend the joint hearing on licensing of JD I and JD V berth at the CHPT for the following reasons

- (i). The berth reservation charges has been increased from 25% to 50% as per Government directions conveyed vide its letter No. PT-11033/7/95-PT dated 1 April 99.

The Government vide its letter dated 15 February 2001 have clarified that the berth reservation charges required to be collected at the rate of 50% only with effect from 8 March 95 and the instruction were issued with the approval of the competent authority and at that time the TAMP was not even constituted. The TAMP has no authority to quash the order of the Government.

- (ii). The licence fee for storage area has been fixed as per the Government guidelines and also in terms of Section 49(3) of Major Port Trusts Act, 1963.
- (iii). The licensing of JD I and JD V berth of the CHPT was done by an Agreement and the licensees – M/s. A C T India, and M/s T. Arumaidurai & Co., had signed the agreement after going through it thoroughly. The parties to the Agreement should have raised the objection before signing of the Agreement. The Agreement holds good in all respects both for berth reservation charges and storage charges according to various clauses, articles and interpretations in the Agreement.

5. A copy each of the comments received from the representative body of the port users was sent to the CHPT and M/s. T. Arumai Durai & Co. as feed back information.

6. In view of the fact that the issues involved are exactly the same, this case and the case relating to the representation submitted by M/s. A C T India were bracketed and taken up together and a joint hearing was held at the CHPT premises on 9 May 2001. Contrary to their stand notified earlier, the CHPT also participated in the joint hearing. At the joint hearing, the following submissions were made

M/s. Arumai Durai & Company

- (i). We agree totally with the A C T India.
- (ii). We do not come under any particular Berth Reservation Scheme. Any Steamer Agents can pay 25% to get a berth reserved. We are a 20 year licensee. We can not be equated with any Steamer Agents.
- (iii). There is a clause in the Agreement which says, if commercial interests are crucially affected, both parties can jointly discuss to readjust the terms. We want this facility.
- (iv). We also have the same problem about classification of the lands. Please clarify and resolve the dispute.

M/s. A C T India

- (i). As regards Berth Reservation Charge (BRC) is concerned, the CHPT should go by the Agreement. They can not charge 50% in place of 25% and, retrospectively at that.
- (ii). If the BRC is revised, we can then be required to pay.
- (iii). A larger issue involved is that the notice inviting tender did not refer to BRC. The Agreement can not go against the Tender Notice.
- (iv). The TAMP can fix BRC. Earlier Government orders can not restrict TAMP's authority.

- (v). There is an error in classifying the land allotted to us. We use it for storage and not for office accommodation. The CHPT must revise the rate with reference to the notified rates.
- (vi). There is no scope for retrospective revision. The increase from 25% to 50% casts a huge financial burden. Had we known about 50% of increase, we might not have come.
- (vii). There is a specific provision about BRC in the Agreement. There is no clause about revision of BRC other than through TAMP Order.
- (viii). Tender Notice says, everything is to be according to Scale of Rates. How the CHPT say today that some special rate was applied?

The Chennai Port Trust (CHPT)

- (i). There is specific provision in the BRC Agreement. That issue cannot be reopened.
- (ii). There is also a provision in the Agreement about increasing the 25% BRC. We have already sent a proposal to the TAMP.
- (iii). Government order issued in the year 1995 about raising BRC to 50% was not received by us. We acted in 1999 when we received a reminder. We have now retrospectively applied it with reference to the Government directive although TAMP had come into being by then.
- (iv). Rate for land allotment varies with each Agreement. There is no application of any notified rate commonly for all cases.
- (v). This is a deliberate separate arrangement. They signed the Agreement. One year later, they are objecting. It shall not be allowed.
- (vi). There is a BR Scheme for short periods for any Shipping Agents. M/s. A CT India/ M/s. T. Arumai Durai have been given the BR facility for much longer periods. The two can not be equated.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). These are more of legal issues. TAMP may decide.
- (ii). These Agreements are meant for fuller, proper utilisation of berths. Sudden increases like this do not promote such an arrangement. Otherwise, there will be arbitration leading to further complication.

7. Earlier today, this Authority has passed an Order in the matter relating to the petition filed by the CHPT for a review of this Authority's Order dated 22 March 2000 with respect to the observations made therein about Berth Reservation Charge. In that case, it has already been decided for stated reasons to modify the earlier observation (made in the Order dated 22 March 2000) about berth reservation charge remaining static at 25% of the applicable berth hire and allow it to be increased to 50% as ordered by the (then) Ministry of Surface Transport. That being so, the CHPT's arguments about this Authority's competence to decide on Berth Reservation Charges, etc., are not considered again as a part of this case.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). M/s. T. Arumai Durai & Co., have been given a 20-year Agreement (with effect from 13 July 1998) under the Berth Reservation Scheme.

- (ii). Unlike in the case of M/s. ACT India, the specific Agreement signed by M/s. T. Arumai Durai & Co. incorporates a clause (under Berth Reservation Charges) stating "In the event of any revision of the rates, the difference shall be collected or refunded from the date of implementation of such revision". That being so, the benefit available to M/s. ACT India of a specific condition stipulated in the contract (i.e., the Agreement) prevailing over any subsequent Order of the CHPT (or, even, of the Government), will not be available to the petitioner (i.e., M/s. T. Arumai Durai & Co.,) in this case.
- (iii). M/s. T. Arumai Durai & Co., argued at the joint hearing that the Berth Reservation Scheme will not be relevant since the tender documents relating to their case did not refer to the Scheme at all. This argument would have been acceptable had they not executed subsequently an Agreement that cited the Berth Reservation Scheme in particular. Having done that, they will now be estopped from avoiding the Berth Reservation Scheme. They will have to be found to be bound by it. If at all, it is only be the others who failed to win the contract that can complain about (alleged) deviations from arrangements envisaged in the tender documents. Since the subsequent reference to the Berth Reservation Scheme amounted only to introduction of a steady long-term arrangement based on considerations not only of payments but equally of sustained performance and not of any dilution of the terms and conditions notified earlier, this Authority will not like to take *suo motu* cognizance of this issue.
- (iv). The petitioner had also represented about the License Fee for the transit sheds and their back-up areas being far in excess of the rates notified in the Scale of Rates. While this claim is factually correct, the CHPT has explained it away by saying that it is only strictly following the rates specified in the Agreement. The confusion has arisen, as suggested by the HCC at the joint hearing, due to inherent contradictions in the Agreement, in this case by a statement in Clause (h) of Article-III ('License and Authority') which stipulates that the transit shed and its back-up area "shall be provided to Licensee for Storage and handling of their cargo mix, **at the License Fee applicable as per the Scale of Rates**". This general clause (h) is contradicted by Clause (A) which is a specific clause for 'license fee for transit shed and its back-up area' which states that "the license fee ... is enclosed in Schedule-I which shall be paid by the Licensee and such fee is payable in advance before commencement of each year for Berth". The legal position will be that both the Licensor and the Licensee in this case will be bound by the conditions of contract contained in the specific Agreement. The affected party cannot choose to follow this dictum only in respect of the Berth Reservation Scheme where it suits them to do so and choose to go under the Scale of Rates where it does not suit them. Application of the provisions of the Agreements will have to be consistent in respect of both the issues. While it is true that the general Clause (h) in Article-III of the Agreement has caused (avoidable) confusion, the specific Clause (A) relating to 'license fee for transit shed and its back-up area' will have to be found to have an over-riding impact. That being so, there is no substance in the representation in this regard.
- (v). At the joint hearing, a reference was made to an error in the classification of the land allotted; the land allotted for cargo storage has been treated as land for office accommodation. This is a plain factual matter not involving any issue for adjudication. This Authority accordingly advises the CHPT to get the area inspected for a (final) settlement of facts.
- (vi). The petitioner has sought to invoke the clause that provides for re-adjustment of terms based on a joint discussion where commercial interests are crucially affected. In the light of the analysis given above, it will not be necessary to pursue this proposition at all.
- (vii). Although the case of the Bengal Tiger Lines is not one of the contentious components of these proceedings, reference has also been made to their Agreement under the Berth Reservation Scheme; and, in their context, a

suggestion has been made that the Port must give 'volume discounts' for better performance just as it imposed 'penalties' for under-performance. Since the Berth Reservation Scheme in all its details is not under scrutiny in these proceedings, this Authority does not go into these details. That can happen as and when this Authority decided to take up the Berth Reservation Scheme / berth reservation charge for substantive consideration. But, significantly, at the joint hearing in this case on 18 June 2001, the CHPT responded positively to this suggestion to say that there can be a review of the Berth Reservation Scheme to introduce this incentive. For the time being, therefore, it is decided that this issue may be left for the Lines to take up this thread towards further negotiations with the CHPT.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides the following:

- (i). The representation of M/s. T. Arumai Durai & Co. against enhancement of the berth reservation charge is rejected.
- (ii). The representation of M/s. T. Arumai Durai & Co., about excessive charge of 'license fee for transit shed and its back-up area' is rejected.
- (iii). The CHPT is advised to get the storage area inspected for a (final) settlement of the dispute about classification of the land allotted.
- (iv). The CHPT is advised to make appropriate amendments to Clause (h) under Article-III of the Agreement form so as to eliminate the apparent antithesis to Clause (1) *ibid* so that such cases in future do not encounter this anomalous situation.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT./143/2001/Exty.]